This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

HE
3380
T7K3

YA 08095

Digitized by Google

·FROM·THE·LIBRARY·OF·
·PAUL·N·MILIUKOV·

Digitized by Google

V. P. Kartamyshev

В. П. Картамышевъ.

Sibirskaia
Zheleznaia Doroga

# СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ИЗДАНІЕ

„Сибирскаго Вѣстника".

ТОМСКЪ.

Типографія „Сибирскаго Вѣстника".

1889.

Digitized by Google

HE3380
T7K3

Дозволено цензурою 1 сентября 1889 г.
(перепечатано изъ газеты «Сибир. Вѣстн.»
за 1889 годъ.

MILIUKOV LIBRARY

Digitized by Google

35c

UNIV. OF CALIFORNIA

# СИБИРСКАЯ
# ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

*(См. №№ 95, 96, 97 и 98 „Сибирскаго Вѣстника“ за 1889 годъ).*

## I.

Кто читаетъ постоянно петербургскія газеты, тотъ долженъ былъ обратить вниманіе, что эта, всегда равнодушная ко многимъ крайне важнымъ, но чисто мѣстнымъ сибирскимъ вопросамъ и интересамъ печать, вдругъ прониклась глубокимъ вниманіемъ къ нашему далекому краю, къ его своеобразной жизни, а въ частности къ своевременности и возможности построить, наконецъ, въ Сибири желѣзную дорогу.

Въ теченіе почти двухъ мѣсяцевъ, со страницъ «Гражданина», «Новаго Времени», «Петербургскихъ Вѣдомостей» и другихъ газетъ

848840

Digitized by Google

не сходилъ вопросъ о нашей желѣзной дороги. Кромѣ чисто редакціонныхъ статей, носившихъ общій, принципіальный характеръ, въ обсужденіи его принимали участіе и такъ называемые *свѣдущіе о Сибири люди*, то подъ иниціалами, то подъ полными своими именами. При всемъ, формально выражаемомъ, желаніи редакціями быть объективными, въ изложеніи и системѣ доказательствъ слышалось однако нѣчто, стороннее собственно вопросу.

Отдѣленныя отъ центровъ нашей цивилизаціи—Москвы и Петербурга—временемъ хода почтъ, промежуткомъ 17 дней, мы по необходимости должны были выслушать весь этотъ споръ до конца, усвоить всѣ логическіе и экономическіе доводы его, прежде чѣмъ высказать и наше мнѣніе по вопросу о *нашей Сибирской* желѣзной дорогѣ.

Еще 16 мая 1885 года, въ первомъ номерѣ начинавшаго тогда свое существованіе «Сибирскаго Вѣстника», въ программной передовой статьѣ, мы коронннымъ сибирскимъ вопросомъ поставили неотложную необходимость строить Сибирскую желѣзную дорогу. Не смотря на очевидность пользы для края этого сооруженія, мы должны были однако рѣзко оттѣнить наше отношеніе къ этому вопросу, ибо имѣли

Digitized by Google

основаніе полагать, что существовавшіе въ то время сибирскіе органы печати не признавали, *по меньшей мѣрѣ*, неотложности постройки ея. Оставаясь и до сихъ поръ сторонниками вообще необходимости соединить громадный, богатый, но совершенно нетронутый культурою и индустріею, край непрерывнымъ желѣзнымъ путемъ съ остальнымъ цивилизованнымъ міромъ, мы, ближе, на мѣстѣ изучая сибирскую жизнь, пришли къ нѣкоторымъ особымъ взглядамъ на этотъ вопросъ, которые расходятся съ иными соображеніями, очевидно существующими въ петербургской печати, а, быть можетъ, и обществѣ.

Немало есть нуждъ, потребностей, задачъ не только у такого отдаленнаго края, какъ Сибирь, но и у болѣе цивилизованныхъ странъ, которыя желательно бы удовлетворить. Но и государственное право, и экономическая наука учатъ насъ, что удовлетвореніе и разрѣшеніе общественныхъ вопросовъ происходятъ въ порядкѣ ихъ настоятельности, въ связи съ нуждами всего государства, или части его, извѣстной мѣстности.

Значеніе Сибири, какъ части Россійскаго государства, можетъ быть обсуждаемо и удовлетворяемо — и какъ части большаго сложнаго

Digitized by Google

цѣлаго, долженствующаго жить своими интересами и вопросами лишь послѣ удовлетворенія общихъ государственныхъ нуждъ, и наоборотъ, какъ громаднаго, природой и исторіей своеобразно отмѣченнаго края, интересы и жизнь котораго сами по себѣ такъ велики, или *отличны*, что и одно правильное *ихъ* удовлетвореніе уже составитъ *общую государственную пользу*.

Всѣ, обсуждающіе вопросъ о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, прежде всего должны исходить изъ той мысли, что устройство непрерывнаго пути отъ Челябы, Оренбурга, Златоуста или Тюмени до Владивостока или Пекина, составляетъ такое предпріятіе, которое по своей стоимости, техническимъ трудностямъ и будущему міровому культурному значенію, не уступаетъ значенію прорытія Суецкаго и Панамскаго каналовъ, ни сквозныхъ, отъ океана до океана, дорогъ Америки, ни постройки Средне-Азіятской желѣзной дороги, если считать послѣднюю, какъ звено индо-европейскаго желѣзнаго пути.

Трудно теперь и вообразить, не то что знать съ точностію, какой культурно-экономическій переворотъ произойдетъ въ Сибири и сопредѣльныхъ ей странахъ съ осуществленіемъ этого проекта. И такъ какъ воздѣй-

Digitized by Google

ствіе этого сильнаго могучаго экономическаго фактора прежде всего захватитъ слабо-экономическія страны Сибири и Китая, то и видоизмѣняющее ихъ жизнь вліяніе должно быть особенно рѣзко и разрушительно сильно. Но какъ ни молода и ни мало населена Сибирь,—все-таки, она есть прежде всего «русскій край», триста лѣтъ живущій нераздѣльною историческою и экономическою съ Россіею жизнью. И какъ ни полезны и ни велики будущія блага отъ осуществленія велико-сибирской дороги, нельзя принести имъ и вдругъ въ жертву насъ, нынѣ живущихъ, съ нашими хозяйствомъ, торговыми обычаями и бытовыми этнографическими особенностями нашей жизни. Сильно дѣйствующее лѣкарство не можетъ быть дано слабому, неокрѣпшему организму и когда нужно помогать или спасать жизнь и здоровье такимъ слабымъ паціентамъ,—благоразумный врачъ избираетъ средства, менѣе сильно дѣйствующія.

Переходя отъ этихъ общихъ разсужденій къ ближайшимъ подробностямъ вопроса, мы должны остановить вниманіе читателей на слѣдующемъ: рѣшаясь строить желѣзную дорогу, государство (ибо все равно безъ гарантіи со стороны его, въ той или другой формѣ, ни-

Digitized by Google

кто построить этой дороги не можетъ), помимо удовлетворенія общегосударственныхъ нуждъ развитія края, безопасности и крѣпости своихъ границъ, расширенія своихъ предѣловъ, должно считаться и съ чисто финансовой стороной, съ дѣйствительною возможностью наивыгоднѣйшаго осуществленія постройки.

Разстояніе велико-сибирской желѣзной дороги отъ любаго конечнаго пункта нынѣ существующихъ желѣзныхъ путей до Тихаго океана составляетъ около 7 т. верстъ. По самому скромному расчету, эта постройка обойдется отъ 350 до 400 милліоновъ рублей. Считая самую ограниченную ея провозоспособность, подобная затрата для русскихъ государственныхъ средствъ, при нормальной мирной жизни, представляетъ истые пустяки, въ сравненіи съ общею нашею финансовою мощью и съ великими интересами такого богатаго края, какъ Сибирь.

Но такъ какъ, кромѣ денегъ на постройку, нужно время, по меньшей мѣрѣ, пять, шесть лѣтъ, а никто не можетъ поручиться, что русскому государству не придется въ этотъ періодъ вмѣшаться съ оружіемъ въ рукахъ въ разрѣшеніе назрѣвающихъ міровыхъ національныхъ или тѣсно-европейскихъ во-

Digitized by Google

просовъ,—то при постройкѣ Сибирской желѣзной дороги надо рѣшиться или строить ее самымъ усиленнымъ образомъ, жертвуя скорости постройки—технической прочностью, капиталомъ, жизнью рабочихъ и интересами нѣкоторыхъ мѣстностей Сибири, могущихъ въ этихъ соображеніяхъ скорости быть безъ нужды обойденными желѣзною дорогою, или изобрѣсть такой способъ ея постройки, который, не нарушая цѣлостности исполненія всего плана, былъ бы внѣ зависимости отъ того или другого политическаго положенія Россіи. Далѣе: обсуждая подробности ближайшаго осуществленія проекта, надо принимать во вниманіе и данное экономическое положеніе Сибири, въ которой будетъ проходить эта дорога и которая очень еще долго будетъ преимущественнымъ производителемъ и потребителемъ провозимыхъ на ней всѣхъ или части грузовъ. Къ сожалѣнію, мы должны замѣтить, что ни «Новое Время», ни «Гражданинъ», ни гг. Венюковъ, Голохвастовъ, П. К., Андріевичъ и другіе, писавшіе по поводу постройки дороги, не дали намъ дѣйствительныхъ цифръ предполагаемыхъ грузовъ, ограничиваясь общими и недостаточно вѣрными цифрами, которыя, однако, однѣ, въ ихъ неподкупной правотѣ, объясняютъ вопросъ, *стоитъ*-ли строить

Digitized by Google

дорогу, *какъ и гдѣ*? Едва-ли канадскіе примѣры и цифры «Новаго Времени» болѣе убѣдительны заявленія г. Голохвастова, что Сибирь производитъ только *овесъ*, или что большинство наличнаго, давно осѣвшаго народонаселенія Западной Сибири, милліона полтора или два душъ, *обязано будетъ съ проложеніемъ желѣзно-дорожнаго пути бросить старыя селенія и поселиться по близости желѣзно-дорожныхъ станцій.*

Чтобы писать и говорить о Сибири, а въ особенности столь авторитетно, надо долго въ ней жить, подробно ее изучить и имѣть тѣсное, непрерывное общеніе съ ея экономическою жизнью. Кромѣ того, жизнь Сибири съ каждымъ годомъ усиливаетъ свой внутренній ходъ и то, что было вѣрно пять лѣтъ тому назадъ, теперь устарѣло.

Въ качествѣ мѣстнаго органа—только и существующаго для изученія мѣстной сибирской жизни, тѣсно и неразрывно связаннаго съ развитіемъ и видоизмѣненіемъ мѣстнаго быта,—мы можемъ, *не будучи нескромными*, претендовать на болѣе точное знаніе страны, чѣмъ г. Голохвастовъ со своими, курсивомъ *еще напечатанными*, положеніями, невѣрными и отчаянно смѣлыми.

Digitized by Google

Намъ кажется, что разрѣшить вопросъ о Сибирской желѣзной дороги должно такимъ образомъ: прежде всего надо исходить изъ той мысли, что, рано или поздно, Сибирь должна быть перерѣзана желѣзными дорогами, а значитъ и постройка велико-сибирской желѣзной дороги должна быть, въ идеѣ, предрѣшена.

Обращаясь къ той части вопроса, *когда, какъ и гдѣ* строить эту дорогу, мы будемъ руководствоваться слѣдующими соображеніями, имѣющимися въ нашемъ распоряженіи.

Сибирь такъ обширна, что если одна ея южная треть населится и культурно разовьется, то грузовъ мѣстныхъ и транзитныхъ будетъ съ избыткомъ хватать на полную провозоспособность дороги. Но въ настоящее время количество возможныхъ грузовъ не можетъ превышать, по самому большему счету, пяти милліоновъ пудовъ, и вотъ почему: хлѣбные грузы, которые и нынѣ передвигаются внутри Сибири въ количествѣ до 4 милліоновъ пудовъ, не пойдутъ по желѣзной дорогѣ по многимъ причинамъ.

Уборка хлѣба и его умолотъ, по климатическимъ нашимъ условіямъ, происходитъ, и долго еще будетъ происходить, въ концѣ августа или въ сентябрѣ, а въ это время—навигація на сибирскихъ рѣкахъ почти вездѣ

Digitized by Google

кончается, почему и вывезти его водою раньше будущей весны нельзя. Кромѣ того, хлѣбъ, въ качествѣ земледѣльческаго продукта, не можетъ выдержать длинной, въ нѣсколько тысячъ верстъ, перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и на столь большихъ разстояніяхъ, каковыми являются всѣ сибирскіе пути. По этому хлѣбный грузъ будетъ неотъемлемо грузомъ водянымъ. И такъ какъ навигація сибирская открывается не раньше половины мая, то, какой бы феноменальный голодъ въ Европейской Россіи не произошелъ, нашъ хлѣбъ осенняго урожая можетъ попасть туда не раньше будущаго іюня. А извѣстно, что въ землѣ войска Донскаго, Таврической и части Екатеринославской и Херсонской губерній, первые хлѣба начинаютъ убирать въ половинѣ іюня. Почему, въ случаѣ нужды въ хлѣбѣ, всю почти Европейскую Россію легче удовлетворить новымъ и дешевымъ южно-русскимъ хлѣбомъ, чѣмъ прошлогоднимъ сибирскимъ.

Если же придется везти его по будущей Сибирской желѣзной дорогѣ, то провозъ его конечно и образуетъ ту дикую цѣнность на него, о которой говоритъ вполнѣ основательно г. Голохвастовъ.

И все это мы говоримъ только объ условіяхъ Обь-Иртышскаго бассейна и части Си-

Digitized by Google

бирской дороги отъ Томска до Златоуста или Оренбурга, Енисейскій, Ленскій и Амурскій бассейны, съ ихъ участками будущей дороги, до очевидности исключаются изъ этихъ соображеній, какъ безусловно далекіе.

Такимъ образомъ, мы думаемъ, что сибирскіе хлѣбные грузы могутъ попадать въ Россію или заграницу лишь водянымъ путемъ и потому, вопреки курсива г. Голохвастова, въ Поволжьѣ тѣхъ страшныхъ пертурбацій и революціонныхъ манифестацій, о которыхъ говоритъ г. Голохвастовъ *), быть не можетъ. Но за то и хлѣбные продукты должны быть также безусловно исключены изъ счета будущихъ грузовъ этого участка Сибирской дороги.

Чая, транзитно въ Россію и для мѣстнаго потребленія въ Сибири, провозится черезъ Сибирь до полуторыхъ милліоновъ пудовъ, и этотъ грузъ, какъ цѣнный и дорогой, выдержитъ перевозку по Сибирской дорогѣ, какъ бы она не была велика.

Остальные сибирскіе грузы, какъ-то: пушнина, золото, орѣхъ, медъ, воскъ, шерсть и кожа, по свѣдѣніямъ, имѣющимся въ нашемъ распоряженіи, не превышаютъ въ общемъ количествѣ 500 т. пудовъ. Да изъ Россіи Сибирь нынѣ получаетъ до 2½ милліоновъ

*) См. «Гражданинъ» № 186, пунктъ 6.

Digitized by Google

пудовъ товара, считая конечнымъ и перевалочнымъ пунктомъ Томскъ, гдѣ все-таки изъ этого количества останется или уйдетъ постороннимъ трактомъ до 500 тысячъ пудовъ. Но, кромѣ того, эта часть грузовъ едвали вся пойдетъ по желѣзной дорогѣ; ибо, при нынѣшней стоимости водянаго фрахта отъ Томска до Тюмени и Ирбита, отъ 20 до 30 коп. съ пуда (предстоитъ и еще несомнѣнное удешевленіе его вслѣдствіе конкурренціи), при изобиліи все увеличивающихся средствъ Обь-Иртышскаго водянаго сообщенія, при полной торговой возможности не спѣшить и избрать для отправки товара значительную часть пути водою,—часть этихъ трехъ съ половиною милліоновъ пудовъ товаровъ въ пути минуетъ желѣзнодорожный участокъ отъ Урала до Томска, и счетъ возможныхъ грузовъ долженъ быть еще уменьшенъ.

Слѣдовательно, оставаясь въ предѣлахъ болѣе или менѣе вѣроятныхъ цифръ, мы можемъ представить себѣ размѣръ ближайшаго желѣзнодорожнаго грузоваго движенія въ такихъ цифрахъ:

От Урала до Томска:

| | | |
|---|---|---|
| Русскихъ товаровъ | 1500 | т. |
| Сибирскихъ . . | 500 | т. |
| Чаю . . . . . | 1500 | т. |
| Итого . | 3500 | т. п. |

Digitized by Google

Отъ Томска до Иркутска эта цифра по меньшей мѣрѣ можетъ быть уменьшена на 500 т. —на количество изъ этой цифры товаровъ, которые остаются въ Томскѣ для мѣстнаго потребленія и для движенія въ сторону, внѣ желѣзной дороги, а потому здѣсь грузовое движеніе можетъ быть ограничено до 3 милліоновъ.

Оставивъ часть товаровъ въ Красноярскѣ, для слѣдованія въ Минусинскъ и Енисейскъ по Енисею и для мѣстнаго потребленія, въ количествѣ до 500 т. пудовъ остальной грузъ, допустимъ, прибудетъ въ Иркутскъ, гдѣ и будетъ потребленъ и распредѣленъ внѣ дальнѣйшаго движенія желѣзной дороги.

Опредѣляя возможный нынѣ грузъ въ средней цифрѣ 3 милл. пудовъ, (для передвиженія таковаго понадобятся два поѣзда въ день, въ ту и другую сторону, въ составѣ 25 вагоновъ, съ грузомъ по 15 т. пудовъ каждый), мы увидимъ, что въ 100 дней весь сибирскій грузъ будетъ перевезенъ, а въ остальные 265 дней дорогу хоть закрывай для товарнаго движенія. И это—при движеніи одного поѣзда въ одну сторону въ теченіе сутокъ.

Цифры эти почти вѣрныя и точныя по данному состоянію производительности страны

Digitized by Google

и ея торговаго оборота *). Какъ на подтвержденіе ихъ вѣрности, мы ссылаемся кромѣ того на поверетный сборъ съ провозимыхъ по сибирскому тракту товаровъ, установленный по ходатайству графа Игнатьева, для улучшенія въ Восточной Сибири грунтовыхъ дорогъ, размѣръ котораго, — въ 1/2 копѣйки съ версты и

*) Въ нашемъ распоряженіи есть два списка товаровъ привозимыхъ чрезъ и въ Томскъ. Но оба они противорѣчатъ другъ другу. Ниже мы ихъ помѣщаемъ, но исходимъ при нашихъ вычисленіяхъ изъ списка, показывающаго меньшее количество, по двумъ соображеніямъ: 1) обсуждая цифровыя данныя при столь серьезномъ вопросѣ, мы желаемъ лучше быть заподозрѣнными въ пессимизмѣ, уменьшеніи возможныхъ грузовъ, чѣмъ въ увеличенномъ, но едва ли достовѣрномъ, количествѣ ихъ, и 2) потому, что цифру грузовъ въ 3 милліона мы лично собирали у лицъ, непосредственно вѣдающихъ и ведущихъ дѣло перевозки товаровъ въ Сибирь, и имѣемъ полное основаніе имъ вѣрить.

Вотъ цифра 1-го списка:

Вывозъ изъ Томска въ Россію.

| | |
|---|---|
| Чаю байховаго . . . . . | 670,000 пуд. |
| » кирпичнаго . . . . . | 830,000 пуд. |
| и разныхъ вѣсовыхъ товаровъ . | 1,537,816 пуд. |
| Итого . | 3,037,816 пуд. |

Ввозъ въ Томскъ изъ Россіи и Барнаула:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Лѣтомъ чрезъ пароходство | Ширкова . | 220,061 | пуд. |
| » » » | Курбатова . | 250,000 | пуд. |
| » » » | Корнилова . | 293,419 | пуд. |
| | Итого . . . | 763,000 | пуд. |
| Зимой » контору | Росс. общ. . . | 12,000 | пуд. |
| » » » | Бахарева . . | 12,000 | пуд. |

Digitized by Google

возя вѣсомъ до 25 пудовъ, и цифра котораго выразилась въ суммѣ около 500 т. рублей (взявъ круглую цифру и притомъ за два съ половиной года).

Такимъ образомъ, выходитъ, что изъ всего груза, кромѣ чайнаго, одинъ милліонъ пу-

| | | |
|---|---|---|
| » » » | Кухтерина . . | 50,000 пуд. |
| » » » | Пушникова . | 10,000 пуд. |
| » » » | Каменскихъ . | 12,000 пуд. |
| » мелкими доставщиками до . . . | | 90,000 пуд. |
| | Итого . . | 186,000 |

А всего около 4 милліоновъ.

Второй списокъ:

Чаю байховаго и кирпичнаго проходитъ чрезъ Томскъ $1^1/_2$ милліона пудовъ.

Разныхъ вѣсовыхъ товаровъ провезено чрезъ Томскъ и чрезъ посредство слѣдующихъ доставщиковъ въ торговый годъ $188^8/_9$:

| | | |
|---|---|---|
| Торговый домъ «Е. Кухтеринъ и сыновья» до . . . . | 330 | т. пудовъ. |
| Ѳ. Х. Пушниковъ . . . | 180 | » » |
| Куренковъ . . . . | 100 | » » |
| Шадринъ и Чевелевы . . | 150 | » » |
| Оба братья Малыхъ . . | 150 | » » |
| Два брата Урусовы . . | 150 | » » |
| Цейтлинъ . . . . | 40 | » » |
| Енисейскихъ и красноярскихъ тов. | 250 | » » |
| | 1,350 | тыс. пудовъ. |
| Водою прямо въ Ачинскъ . | 100 | » » |
| Итого | 1,450,000 | пуд.,— |

т. е. около $1^1/_2$ милліоновъ пудовъ, что вмѣстѣ съ чаемъ и составитъ 3 милліона съ небольшою разницей въ ту или другую сторону.

Digitized by Google

довъ дойдетъ до Иркутска, 500 т. до Красноярска и 500 т. до Томска.

Милліонъ пудовъ пройдетъ отъ Челябы до Иркутска—3230 верстъ, 500 т. п. отъ Челябы до Красноярска—2230 верстъ—и 500 т. пудовъ отъ Челябы до Томска—1770 верстъ; такъ что, беря средній тарифъ по $^1/_{30}$ коп. съ пуда-версты, т. е. дѣлая самый снисходительный расчетъ, мы увидимъ, что милліонъ пудовъ груза до Иркутска, считая провозную плату въ 1 р. 7 к. съ пуда, дастъ . . . . . 1.070,000 т. р.

500 т. до Красноярска, считая по 75 к. за пудъ . . . . . 375,000 т.

500 т.—до Томска, считая по 60 к. за пудъ . . . . . 300,000 т.

да прикладывая къ этому $1^1/_2$ милліона пудовъ чая и считая провозъ его отъ Иркутска до Челябы по 1 руб. 50 коп., получаемъ . . . . . 2.250,000 т. р.

А складывая все это, мы и будемъ имѣть приблизительно валоваго дохода съ желѣзной дороги на пространствѣ отъ Челябы до Иркутска около . . . . . 4,000,000 р., не считая грузовъ, принадлежащихъ собственно желѣзной дорогѣ, провозъ которыхъ долженъ входить въ расходъ и приходъ постройки и эксплоатаціи самой дороги.

Digitized by Google

Взявъ за тѣмъ низшую норму стоимости эксплоатаціи открытой уже дороги *велико-сибирской* въ 2 т. на версту,—таковыхъ ежегодныхъ расходовъ понадобится до 6,460,000 р. съ пространства 3230 верстъ. По этому вѣроятнѣйшему бюджету мы видимъ, что не только погашать капиталъ, затраченный на дорогу, и платить по немъ проценты, но даже и содержать безубыточно движеніе по этому участку дороги нельзя, ибо получается прямаго убытка, только по эксплоатаціи, около $2^1/_2$ милліоновъ въ годъ. Принявъ же капиталъ, потребный на постройку 3230 верстъ, по 40 тысячъ съ версты въ суммѣ 130 милліоновъ, добывъ его изъ $3^1/_2$% въ голъ и разсчитавъ погашеніе его на 50 лѣтъ, мы еще должны приложить на эту аммортизацію 7 милліоновъ съ хвостикомъ въ годъ, что, съ убытками по эксплоатаціи, и дастъ намъ ежегодную приплату со стороны казны около 10 милліоновъ, а въ 20 лѣтъ—200 милліоновъ.

Еще въ худшихъ экономическихъ и эксплоатаціонныхъ условіяхъ долженъ стоять участокъ дороги отъ Иркутска до Владивостока, какъ по большей трудности, а слѣдовательно и стоимости постройки, такъ и по пустынности почти всего Амура и части всего Забайкалья. Кромѣ того, надо принять во вни-

Digitized by Google

маніе, что Амурскій бассейнъ и мѣстныхъ грузовъ почти никакихъ не имѣетъ. Транзитъ,— когда еще явится, а забайкальскій хлѣбъ можетъ имѣть лишь мѣстный пробѣгъ и въ немъ потребность, при маломъ количествѣ народонаселенія, должна быть, въ сравненіи со средствами желѣзнодорожнаго движенія, до смѣшнаго мала.

Значитъ, исходя изъ той мысли, что съ перваго участка Сибирской желѣзной дороги, отъ Челябы до Иркутска, проходящаго по самому центру населенной Сибири, по самому бойкому участку торговаго тракта, мы должны расчитывать на убытки, по 10 милліоновъ въ теченіе десятковъ годовъ,—не будетъ смѣло опредѣлить убытокъ съ иркутско-владивостокскаго участка въ 15 милл. рублей въ годъ.

Не смотря на сомнительность круглоты указанныхъ нами цифръ, мы думаемъ, что онѣ вѣроятны для даннаго времени и, какъ таковыя, будутъ мало измѣняться въ теченіе, по крайней мѣрѣ, 20 лѣтъ.

А если государство не будетъ нести убытка въ 25 милліоновъ ежегодно въ теченіе 20 лѣтъ, то ясно, что въ народномъ капиталѣ, или въ казнѣ, *что тожъ*, останется 500 милліоновъ, чего не можетъ стоить вся постройка 7 т. верстъ Сибирской дороги.

Digitized by Google

## II.

Но строить дорогу въ Сибири, все-таки, необходимо. Если не вся страна, то нѣкоторая ея часть, несомнѣнно, переросла размѣръ гужеваго провоза. Наконецъ, проведеніе части Сибирской желѣзной дороги значительно оживитъ экономическую жизнь Сибири и, не сразу, а постепенно, внесетъ измѣненіе въ мѣстный бытъ и культуру.

Кромѣ этого великаго значенія Сибирской желѣзной дороги, надо, наконецъ, подумать и о государственныхъ всероссійскихъ интересахъ.

Десять тысячъ верстъ границы, постепенно заселяемой желтою монголо-китайской расой, остаются у насъ открытыми для жалкаго теперь, но опаснаго въ будущемъ, именно своею многочисленностью врага. А что китайцы, съ ихъ способностью питаться чуть не воздухомъ, терпѣть всякія лишенія,—національный врагъ не русскаго только народа, а и всѣхъ другихъ (не китайской націи) народовъ,—это до-

Digitized by Google

казываютъ репресивныя мѣры всѣхъ обществъ и государствъ, имѣющихъ дѣло съ этимъ «желтымъ міромъ». И, не смотря на всю абстрактную негуманность этихъ мѣръ, ни одинъ истинный патріотъ—американецъ, англичанинъ, русскій-ли,—не возстанетъ противъ нихъ.

Сравненіе г. Голохвастова, что Сибирская дорога, какъ и Томскій университетъ, будутъ пустовать, грѣшитъ своею исключительностью.

Нашъ университетъ существуетъ всего второй годъ съ однимъ факультетомъ и двумя курсами и, однако, уже имѣетъ до 190 студентовъ.

Наконецъ, самое присутствіе въ центрѣ Сибири университета значительно возвышаетъ духовныя затребы неподвижнаго и отсталаго сибирскаго общества. И если вліяніе этого, пока юнаго, учрежденія ощущаемо нами уже теперь, то что же будетъ черезъ 10 лѣтъ? А главное—что *страстное* сибирское народное вожделѣніе осуществлено, и мы имѣемъ организованный открытый центръ высшихъ науки и знанія.

*Правъ будетъ г. Голохвастовъ по отношенію ко всей и сразу выстроенной Сибирской желѣзной дорогѣ;* но не правъ, если постройка ея будетъ производиться по частямъ, въ теченіе 15—20 лѣтъ, причемъ развитіе

Digitized by Google

природныхъ экономическихъ силъ страны и населенія будетъ идти въ возможномъ соотвѣтствіи съ потребностями желѣзной дороги, какъ факта усовершенствованнаго пути и провозоспособности.

Скорость и смѣлость опредѣленія есть почтенная, но военная черта, не идущая къ дѣлу и не полезная при обсужденіи такого чисто гражданскаго, мирнаго предпріятія, какъ Сибирская дорога. Г. Голохвастовъ говоритъ:

Начиная отъ любаго изъ трехъ назначенныхъ выше пунктовъ, съ европейской стороны, желѣзнодорожная линія должна, только чтобы дойти до китайской границы, пересѣчь первостепенныя рѣки: Иртышъ, Обь, Енисей и Ангару, не говоря уже о второстепенныхъ рѣкахъ, каковы: Тоболъ, Ишимъ, Тара, Томь и мн. др. *Ни постройка мостовъ, ни устройство паровыхъ паромовъ для желѣзнодорожныхъ поѣздовъ немыслимы на рѣкахъ Западной и Восточной Сибири*, имѣющихъ правый берегъ возвышенный, лѣвый низменный луговой, что, при громаднѣйшей массѣ воды сибирскихъ рѣкъ, вытекающихъ съ горныхъ высотъ, массѣ, увеличивающейся какъ притоками, такъ таяніемъ снѣговъ, обусловливаетъ ихъ баснословные разливы не только весенніе, но и осенніе, причемъ даже второстепенныя рѣки, какъ *Ишимъ* у деревни Абатской, Ишимскаго округа, которую не можетъ миновать ни одно изъ направленій желѣзной дороги, *разливается на семь верстъ*; нечего уже и говорить объ Оби, Иртышѣ и др. рѣкахъ, ширина которыхъ въ полую воду доходитъ въ южной части Сибири, т. е. ближе къ верховьямъ рѣкъ, до 15—20 верстъ, какъ, напримѣръ, ширина Оби у деревни Гоньбиной близъ Барнаула. Устройство же паровыхъ паромовъ немыслимо, такъ какъ вода мѣся-

Digitized by Google

цами стоитъ на лугахъ не болѣе какъ на 1—2 футовъ глубины. *Во всякомъ случаѣ, потребовалось бы сооруженіе и дорого стоющихъ желѣзнодорожныхъ мостовъ для лѣтняго и зимняго движенія, и паровыхъ паромовъ для весенняго и осенняго сообщенія.*

Что это такое? Гг. Меженіновъ, кн. Вяземскій и Урсати съ цѣлымъ штатомъ образованныхъ инженеровъ, по порученію правительства, производили рекогносцировку, изысканіе, выработку типа и проекта сооруженія желѣзныхъ дорогъ; а г. Меженіновъ даже представилъ въ министерство путей сообщенія совсѣмъ готовый проектъ и смѣту исполненія средне-сибирскаго участка дороги отъ Томска до Иркутска. Прежде чѣмъ заявлять открыто, что ни мосты, ни перевозы по сибирскимъ рѣкамъ технически невозможны, можно было бы сходить въ томъ же Петербургѣ къ г. Меженинову и узнать отъ него, что, по крайней мѣрѣ, на изслѣдованномъ имъ участкѣ дороги мосты никакихъ непреодолимыхъ трудностей не представляютъ. И даже мостъ на грандіозномъ Енисеѣ можетъ быть особенно *дешево и прочно построенъ*.

Наконецъ, кто припомнитъ выше сообщенныя мною нынѣшнія цифры сибирскихъ возможныхъ грузовъ и при томъ допуститъ, что онѣ въ 10 лѣтъ экономически-производительнымъ приростомъ увеличатся даже до *8* мил-

Digitized by Google

ліоновъ въ годъ, то согласится, что, увеличивъ только движеніе товарныхъ поѣздовъ вдвое, т. е. отправляя въ ту и другую сторону вмѣсто двухъ — четыре товарныхъ поѣзда, мы перевеземъ весь этотъ грузъ и, въ 8—10 милліоновъ пудовъ, въ 70—80 сутокъ, т. е. или лѣтомъ, когда есть водяныя сообщенія по рѣкамъ, или зимой, черезъ рѣки, по льду.

Такимъ образомъ, если даже повѣрить г. Голохвастову, что мосты и перевозы устроить на сибирскихъ рѣкахъ невозможно, то отъ этого необходимость постройки дороги или нѣкоторыхъ частей ея не уменьшится, и все-таки мы должны будемъ прійдти къ тому, что Сибирскую желѣзную дорогу начинать строить *надо и немедленно.*

Но какъ и гдѣ?

Авторитетнымъ совѣтчикомъ и указателемъ въ этой части вопроса, несомнѣнно, долженъ бы былъ быть Н. П. Меженинов, производившій изысканія отъ Томска до Иркутска, два года жившій въ Сибири и достаточно изучившій предполагаемую возможность постройки дороги.

Г. Меженинов собралъ и имѣетъ свѣдѣнія о количествѣ возможнаго груза, условіяхъ найма рабочихъ, стоимости шпалъ и земля-

Digitized by Google

ныхъ сооруженій, количествѣ и качествѣ рельсовъ и другого сорта желѣза, а главное— все это—*въ смѣтѣ*, знающе составленной и приблизительно отвѣчающей дѣйствительности. Но г. Меженіновъ прежде всего спеціалистъ, *инженеръ-строитель*, а потому и будетъ дорожить техническою *цѣльностію, дешевизной, или изяществомъ постройки, или возможно большею производительностію и доходностію сооруженія*. Причемъ, какъ лишь добросовѣстный исполнитель, онъ не можетъ задаваться вопросомъ о средствахъ и мѣстной цѣлесообразности того или другого участка дороги.

И, конечно, если начать постройку дороги отъ Златоуста или Челябы, да имѣть въ распоряженіи на это сооруженіе ассигнованныхъ и реализованныхъ сто—двѣсти милліоновъ, то не придется ни выписывать десятокъ тысячъ рабочихъ, хотя на первое время, изъ Россіи, ни изыскивать средствъ удовлетворяться мѣстнымъ желѣзомъ, ни, вообще, имѣть цѣлую кучу хлопотъ, что несомнѣнно будетъ, если постройка дороги начнется хотя бы изъ Томска.

Далѣе: г. Меженіновъ извѣстенъ еще у насъ своимъ *фантастическимъ проектомъ* желѣзной дороги, такъ называемаго, сѣвернаго

Digitized by Google

направленія и въ обходъ Байкальскаго озера. Что это за проектъ—указываетъ, между прочимъ, то, что въ немъ обойдены два единственныхъ главныхъ города Сибири—Томскъ и Иркутскъ; за то линія, со съемки à vol d'oiseau, можетъ быть проведена и въ Ледовитый океанъ, и подъ тропики.

Но оставляя въ сторонѣ «*постепеновщину*» г. Меженинова, думаемъ, что это, все-таки, человѣкъ много свѣдущій о направленіи и возможности постройки того участка желѣзной дороги, который онъ изыскивалъ.

Мы предлагаемъ и настаиваемъ, въ интересахъ даннаго сибирскаго населенія, промышленности, торговли и переселенцевъ, начать съ будущей весны постройку, такъ называемаго, средне-сибирскаго участка дороги—отъ Томска до Иркутска, считая это пространство въ 1500 верстъ, по 40 т. рублей съ версты.

Для постройки необходимо реализировать капиталъ въ 60 милліоновъ рублей.

Постройка должна, и непремѣнно, производиться казной, а капиталъ этотъ образуется выпусками въ теченіе трехъ лѣтъ, начиная съ 1890 г., государственныхъ серій, $3^1/_2\%$, по 20 мил. въ годъ. Исчисляя на этотъ капиталъ, погашаемый въ теченіе 50 лѣтъ, 1 милліонъ 200 т. и, приблизительно, процентовъ 1 мил-

Digitized by Google

ліонъ 800 т., да по двѣ тысячи на эксплоатацію, итого 3 милліона, мы будемъ имѣть *съ 1894 года,* къ каковому сроку дорога должна быть открыта, *обязательнаго расхода по этому участку дороги 6 милліоновъ рублей.*

Доходъ же предвидится съ перваго года:

*Отъ чая,* считая провозъ его за пудъ отъ Иркутска до Томска по 1 р.—*1½ милліона.*

Съ милліона пудовъ товара, провезеннаго отъ Томска до Иркутска *500 т. рублей.*

Съ 500 тыс., провезенныхъ до Красноярска . . . . . *100 т. рублей.*

Да кладя вѣроятную цифру пассажирскаго движенія на этомъ участкѣ въ *500 т. рублей,*—

*получимъ общій валовой доходъ этого участка въ 2 милліона 600 т. рублей.*

Такимъ образомъ, съ перваго года дорога будетъ давать убытка свыше трехъ милліоновъ, а если взять эту совершенно вѣроятную цифру трехъ милліоновъ убытка, то въ 20л. казна потерпитъ убытка 60 милліоновъ.

*Но за эти же 20 лѣтъ будетъ погашенъ капиталъ серій на 24 милліона, отчего весь дѣйствительный убытокъ казны за періодъ 20 лѣтъ и выразится лишь въ суммѣ 36 милліоновъ рублей.*

*И такъ, Сибири дано будетъ въ самой*

Digitized by Google

*лучшей населенной торговой ея части 1500 верстъ желѣзно-дорожнаго пути, причемъ собственно казна понесетъ убытка въ годъ по 1 мил. 800 т. рублей, а вычитая изъ этой цифры 250 т. р. повознаго сбора, нынѣ уплачиваемаго возчиками за проѣздъ по грунтовымъ дорогамъ Восточной Сибири, вся казенная приплата выразится въ цифрѣ 1550 т. р. въ годъ—сумма ничтожная.*

Digitized by Google

## III.

А посмотримъ теперь, въ чемъ выразится народное обогащеніе отъ осуществленія только этого участка дороги. Пресловутый овесъ г. Голохвастова, дѣйствительно, сѣется у насъ, какъ необходимый продуктъ для питанія лошадей и какъ злакъ, пригодный по нашему климату. Дѣйствительно, населеніе старой Сибири сосредоточилось по направленію сибирскаго тракта и часть его занимается извознымъ промысломъ въ свободное время отъ земледѣльческихъ занятій, и такъ какъ у насъ лѣто короткое, а зима длинная, то крестьянинъ можетъ свободно посвятить извозу три, четыре мѣсяца въ годъ, но не больше. Да и самый промыселъ существуетъ потому лишь, что другихъ подручныхъ занятій пока у крестьянина нѣтъ.

Но что даетъ на самомъ дѣлѣ крестьянину этотъ заработокъ, видно изъ слѣдующаго разсчета, приведеннаго нами въ «Сибирскомъ Вѣстникѣ» 1 ноября 1887 года № 128.

Digitized by Google

Предстоящая постройка желѣзной дороги между Томскомъ и Иркутскомъ долго еще не перестанетъ составлять мѣстной крупной злобы дня. Въ странѣ грунтовыхъ дорогъ большая часть населенія должна была естественно разселиться по тракту. Ясное дѣло, что трактовое населеніе приурочило свою жизнь и интересы къ дорогѣ. Желѣзный же путь, который намѣчается и постройка котораго стала неизбѣжна, лишитъ трактовое населеніе его излюбленнаго, привычнаго заработка, и, какъ всякій историческій переломъ, связанный съ роковою и крупною необходимостью перемѣнить свое хозяйство, возбуждаетъ въ заинтересованномъ населеніи естественный, хотя и неосновательный ропотъ. Въ данномъ случаѣ, кромѣ непосредственныхъ возчиковъ-крестьянъ, существуетъ еще довольно большая группа коммиссіонеровъ-доставщиковъ и торговцевъ, капиталы которыхъ нажиты, и жизнь которыхъ только и поддерживается тѣмъ, что они берутъ товары на доставку, съ условленной провозной цѣны удерживаютъ въ свою пользу десять процентовъ, на пятнадцать копѣекъ на рубль даютъ возчикамъ товаровъ въ счетъ провозной платы (на чемъ наживаютъ до 20%) и за остальную сумму сдаютъ товары на доставку уже непосредственному возчику-крестьянину. Эти люди, карманнымъ интересамъ которыхъ угрожаетъ желѣзная дорога, хотя и не смѣютъ громко протестовать, но довольно ехидно желаютъ новой дорогѣ и ея строителямъ всякихъ отрицательныхъ благъ. Имъ, этимъ людямъ, привыкшимъ къ легкой и выгодной наживѣ, мы скажемъ: ваше время было и прошло, ваши интересы частные и должны уступить общимъ. Другое дѣло—интересы всего трактоваго населенія, занимающагося извозомъ. Посмотримъ поближе, что въ дѣйствительности заработываетъ это населеніе, и о чемъ оно тужитъ?

Ниже, въ «Сибирской Лѣтописи», читатель найдетъ сообщеніе, что на первый зимній путь цѣна за провозъ товара отъ Томска до Иркутска установи-

Digitized by Google

лась въ 2 р. 20 к. съ пуда. Возьмемъ средняго достаточнаго крестьянина-доставщика. И отцы, и дѣды его ходили въ извозѣ, и онъ ждетъ, не дождется перваго пути. У него идетъ 40 лошадей съ санями и полной сбруей. Если считать лошадь съ упряжкой въ 50 руб., капиталъ, затраченный такимъ крестьяниномъ, равняется 2000 руб. Является онъ въ Томскъ, въ транспортную контору. Изъ 2 руб. 20 коп. онъ получаетъ 2 руб., въ томъ числѣ на 30 коп. товару, который продаетъ въ дорогѣ не дороже 20 коп., т. е. въ дѣйствительности онъ получаетъ по 1 р. 90 к. за пудъ. Положимъ, путь хорошъ, снѣгъ палъ ровно, ухабовъ нѣтъ, и кормъ въ средней цѣнѣ. Значитъ, на лошадь онъ можетъ положить 25 пудовъ и на 40 лошадей долженъ имѣть 8 работниковъ, на пять саней по одному, которые убираютъ, кормятъ и поятъ лошадей, и охраняютъ товаръ отъ придорожныхъ воровъ. Эта вязка въ 5 лошадей съ однимъ работникомъ и будетъ нашей исходной единицей.

На пять лошадей возчикъ кладетъ 125 пуд., за которые и получаетъ по нынѣшней цѣнѣ 250 руб., а за потерею по 10 коп. на пудъ на товарѣ, взятомъ въ счетъ провозной платы, деньгами 237 руб. 50 к. За эту сумму, во весь путь, и отъ вора, и отъ стихіи, и отъ притѣсненій, товаръ лежитъ на полной отвѣтственности возчика. Работнику онъ долженъ заплатить 35 рублей; вновь установленный дорожный сборъ отъ Ачинска до Иркутска, по 2 руб. 30 коп. на лошадь, составитъ за пять лошадей 11 руб. 50 к. Для того, чтобы двинуться въ далекій путь, надо подправить сани, прикупить, или исправить сбрую, въ дорогѣ не разъ перековать лошадей,—все это обойдется не менѣе пяти рублей на лошадь, или на всю вязку 25 руб. Каждая лошадь въ пути отъ Томска до Иркутска проѣстъ, вмѣстѣ съ ямщикомъ, 30 руб., а всѣ пять лошадей 150 р. И такъ, чтобы заработать 237 руб. 50 коп. въ 30 сутокъ, крестьянинъ долженъ издержать 221 руб. 50 коп. Значитъ, чистаго заработка въ одинъ путь онъ получитъ не болѣе 16 руб-

Digitized by Google

лей, или въ сутки на пять лошадей съ человѣкомъ 53 коп. Вотъ и весь прямой барышъ собственно отъ перевозки товаровъ.

Но и этотъ ничтожный барышъ уменьшается сплошь и рядомъ разными случайностями: по дорогѣ чума, устроены карантины, и возчикъ долженъ стоять пять, а то и десять сутокъ, что и будетъ ему стоить 5 или 10 руб. на лошадь, а на всѣ 5 лошадей 25—50 рублей; заболѣла лошадь, надо купить новую, опять расходъ въ 30—50 руб.; провалился возъ, подмокъ товаръ, хозяинъ возьметъ свое. Наконецъ, злые люди, подорожные разбойники, срѣзали мѣсто товара, стоющее 500, а то и 1000 руб.; эти суммы уже вычесть изъ провозной платы нельзя, хозяинъ беретъ съ ямщика обязательство, и вотъ исправный вообще крестьянинъ разворенъ, превращается въ вѣчнаго неоплатнаго должника и работника транспортной конторы.

Но, положимъ, никакихъ несчастій въ пути не было; ямщикъ благополучно довезъ въ Иркутскъ товаръ, сдалъ его и получилъ разсчетъ, изъ котораго у него чистаго барыша осталось на восемь вязокъ по 16 р., т. е. 128 руб. Хорошо, если въ Иркутскѣ ему удастся взять чай на Томскъ по 7 руб. за мѣсто въ 4 пуда вѣсомъ, онъ и обратно заработаетъ 128 р. Такимъ образомъ, въ два пути, при затратѣ капитала въ 2000 руб., исправнѣйшій хозяинъ заработаетъ 256 р. въ три мѣсяца, и это въ лучшемъ случаѣ, при условіи, что ни одной изъ вышеупомянутыхъ случайностей не будетъ. На самомъ же дѣлѣ, изъ ста хозяевъ 90 ничего не заработываютъ, а такъ себѣ мѣсятъ снѣгъ ногами, отработывая старые долги изъ года въ годъ.

Вотъ за какимъ заработкомъ тоскуетъ населеніе, привыкшее жить «кнутикомъ». Не трудно сообразить, что тотъ же капиталъ въ 2000 рублей, обращенный въ любое кустарное дѣло, дастъ несомнѣнно бо́льшую выгоду, и это неизмѣримо полезнѣе будетъ для общаго благосостоянія и для промышленнаго развитія

Digitized by Google

края. Въ этомъ отношеніи, желѣзная дорога, уничтожая гужевую перевозку товаровъ и привлекая жителей къ болѣе производительному труду, не только не разворитъ придорожное населеніе, но избавитъ его отъ необходимаго пока, но безполезнѣйшаго, въ смыслѣ развитія края, и въ сущности, какъ доказываютъ цифры, убыточнаго промысла.

Кто знаетъ близко Сибирь, тотъ знаетъ также, что настоящій богатый извощикъ и даже состоятельный давно исчезъ, а остался круглый пролетарій, находящійся въ рукахъ купцовъ транспортеровъ, которымъ онъ и долженъ по всякимъ формальнымъ и неформальнымъ обязательствамъ больше, чѣмъ стоятъ не только его лошади и телѣги, но и остальное крестьянское имущество.

Крестьянинъ давно радъ бы освободиться отъ этого *выгоднаго* промысла, но страхъ взысканія съ него извозныхъ долговъ, давняя привычка къ этого рода дѣлу и кое-какая надежда: авось выѣду счастливо, — удерживаютъ его за кнутикомъ. А что безъ этого кнутика крестьянину вообще выгоднѣе жить, — разсказано выше.

Но, кромѣ придорожнаго населенія, Сибирь почти вездѣ на югъ отъ тракта заселена уже чисто земледѣльческимъ населеніемъ, которое получитъ прямыя выгоды отъ возможности передвигать свои продукты по мѣрѣ надобности и даже не голодать безъ надобности. А что послѣднее возможно, приведу слѣдующій при-

Digitized by Google

мѣръ. Въ № 84 «Сиб. Вѣстника» напечатано:

Благодаря Сибири, этой странѣ невиданныхъ нигдѣ условій экономической жизни, въ ней можетъ произойти то, что никакъ не вяжется съ обыкновенной житейской логикой: голодъ вслѣдствіе урожая. Да, да, читатель, не смѣйся, и это было такъ недавно.

Въ Канскомъ округѣ, гдѣ и вообще-то, кромѣ Сибирскаго тракта, нѣтъ никакихъ путей сообщенія, въ сторонѣ, на берегу рыбнаго озера, лежитъ большая и многолюдная волость, занимающаяся хлѣбопашествомъ и рыбнымъ промысломъ. И вотъ, въ 1887 году, уродилъ Богъ тамъ и хлѣба, и травы, и рыбы, и стала тамъ дешевизна невозможная. Далеко везти не стоитъ, а на мѣстѣ—нипочемъ даютъ. А крестьянину нуженъ все-таки кирпичный чай, бродни, ситецъ и другой городской товаръ. Такъ что для того, чтобы купить кирпичъ чаю, крестьянинъ долженъ былъ продавать не десять пудовъ ржи, а двадцать, т. е. вдвое, втрое и болѣе. А такъ какъ крестьянинъ безъ городскаго товара все-таки обходиться не можетъ, то и пришлось ему кланяться, просить, умолять мѣстныхъ кулаковъ, чтобы они, хотя изъ милости, купили его урожай. И кулаки смиловались, и купили весь крестьянскій урожай и сложили его въ свои клѣти-амбарчики. Пришелъ 1888 годъ, и надъ тою же мѣстностію грянулъ неурожай. Еле собрали на сѣмяна, а запасы всѣ проданы. Денегъ же у населенія по обыкновенію нѣтъ, а кулакъ безъ денегъ не дастъ, или дастъ подъ будущіе урожаи, т. е. въ страшный ростовщичій учетъ единственнаго крестьянскаго способа существованія И произошелъ дѣйствительный, буквальный голодъ, какъ послѣдствіе неурожая и отсутствія какихъ-бы то ни было путей сообщенія. А будь желѣзная дорога,—конечно ничего-бы подобнаго не могло произойти: подвезли-бы своевременно хлѣбъ, а при избыткѣ—увезли бы его по цѣнѣ, а не даромъ. Ну, гдѣ, скажите пожалуйста, кромѣ Сибири, возможны такіе пассажи?

Думаемъ, что изъ всего сибирскаго насе-

Digitized by Google

ленія, приблизительно до 6 милліоновъ душъ, занимаются извозомъ тысяча хозяевъ, имѣющихъ по 20 лошадей. Если даже изъ этой тысячи останется часть при желѣзной дорогѣ для мелкаго въ сторону отъ нея извоза, а часть займется другимъ, то и они, и общее экономическое состояніе страны получатъ лишь прямыя выгоды.

Наконецъ, въ общемъ мы опредѣлили количество грузовъ на участкѣ отъ Томска до Иркутска въ 3 милліона пудовъ. Нынѣ провозныя цѣны зависятъ отъ массы причинъ: урожая овса, погоды и связаннаго съ ней состоянія дорогъ, коммерческаго апетита комиссіонеровъ—доставщиковъ и проч. Самый дешевый провозъ бываетъ 2 рубля, но всегда колеблется и доходитъ въ иные годы до 4 рублей съ пуда; такъ что средній провозъ можно класть въ 2 р. 50 к. По желѣзной же дорогѣ тотъ же товаръ будетъ безъ подмочекъ, и другихъ дорожныхъ и нынѣ постоянныхъ тратъ его, доставленъ за сумму отъ 50 до 75 к. за пудъ. Кладя сбереженіе по провозу до 1 р. 75 к. на пудъ, видимъ въ экономіи сбереженіе въ 5 м. 250 т., что составитъ чисто народную экономію, ибо всѣ накладные расходы платитъ не торговецъ, а народъ—покупатель.

Digitized by Google

*Резюмируя все нами сказанное, мы приходимъ къ заключенію:*

*1) Велико-Сибирская магистральная дорога отъ одной изъ конечныхъ станцій существующихъ нынѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ до Тихаго океана нужна, вообще, какъ міровой культурный путь, и въ интересахъ стратегической безопасности Россійскаго государства — въ частности.*

*2) Собственно-же Сибири по ея экономическимъ и торговымъ нуждамъ теперь необходимъ лишь участокъ желѣзной дороги отъ Томска до Иркутска пространствомъ, приблизительно, до 1500 верстъ, и съ постройкой этой дороги собственно Сибирь не будетъ нуждаться въ ея продолженіи, по крайней мѣрѣ, лѣтъ 20, въ теченіе которыхъ въ экономической жизни Сибири только и могутъ произойти тѣ культурныя перемѣны, наличность которыхъ потребуетъ соединенія этого участка — сперва, съ Амурскимъ бассейномъ, а потомъ съ великорусскими желѣзными дорогами. Время постройки участка дороги отъ Хабаровки до Владивостока, какъ чисто военной, внѣ даннаго обсужденія.*

*3) Постройку дороги надо начать отъ Томска съ весны 1890 года и вести съ разсчетомъ открыть ее въ 1894 году.*

*4) Строить дорогу должна казна, выпуская въ теченіе 3 лѣтъ серіи государственнаго казначейства по 20 мил. изъ $3^1/_2$%, а*

Digitized by Google

*всего на 60 мил., каковыхъ съ избыткомъ должно стать на прекрасную постройку широко-колсйнаго желѣзнодорожнаго пути съ болѣе, чѣмъ достаточнымъ подвижнымъ составомъ, судя по предполагаемому размѣру грузоваго и пассажирскаго движенія.*

*5) Погашеніе этихъ 60 мил. должно быть расчитано на 50 лѣтъ, откладывая въ капиталъ погашенія ежегодно 1.200 000 руб., а проценты на капиталъ, въ виду его ежегоднаго уменьшенія, должны быть расчитаны изъ 3%, что составитъ въ общемъ 3 милліона въ годъ. Прикладывая-же къ этой суммѣ по 2 250.000 на эксплоатацію дороги, считая тиковую по 1.500 р (уменьшаю эту цифру на каждую версту, думая однако, что это, по мѣстнымъ условіямъ дешевизны жизни, возможно), каковаго количества, по мѣстнымъ условіямъ дешевизны и движенія на этомъ участкѣ, совершенно достаточно, получится ежегодный расходъ казны съ открытія движенія по дорогѣ:*

*6) Доходовъ предвидится съ перваго года: а) отъ чая, считая, что таковой пройдетъ отъ Иркутска до Томска въ количествѣ 1,500.000 п. и кладя его провозъ по рублю за пудъ,—1½ мил. р.*

*в) съ милліона пудовъ россійскаго товара, провезеннаго изъ Томска до Иркутска, считая цѣну провоза по 50 к. за пудъ,— 500,000 руб.*

Digitized by Google

*с) съ 500 т. пуд. россійскаго товара, считая за провозъ отъ Томска до Красноярска по 20 к. за пудъ, — 100 т. р.*

*д) отъ пассажирскаго и воинскаго движенія, кладя цифру, приблизительно, 500 т. А всего получится валоваго дохода 2,600 т. руб. въ годъ.*

*7) Вычитая вѣроятный доходъ 2 600 т. изъ совершенно точнаго ежегоднаго расхода казны на эксплоатацію, уплату процентовъ и погашенія капитала 5250 т., получимъ ежегодный убытокъ отъ дороги 2,650 т., а въ 20 лѣтъ 53 м. Но въ теченіе этого времени капиталъ постройки, считая ежегоднее погашеніе его въ 1,200 тысячъ р., будетъ погашенъ въ размѣрѣ 24 м., каковую сумму вычтя изъ 53 м., получимъ чистаго убытка казны 29 милліоновъ руб., или, раздѣливъ ихъ на 20 лѣтъ, около $1^1/_2$ м. р. въ годъ.*

*8) Очевидныя выгоды казны будутъ состоять: въ сбереженіяхъ по упраздненію почтовыхъ расходовъ, ежегодно на 1 м. руб.; въ упраздненіи большаго сибирскаго тракта отъ Томска до Иркутска и сокращеніи расходовъ на путевое довольствіе арестантовъ въ количествѣ 7,000 чел., воинскихъ чиновъ и другія (сокращеніи, долженствующемъ послѣдовать отъ замѣны пѣшаго и коннаго движенія желѣзнодорожнымъ), что составитъ, взявъ самую скромную цифру, 500 т. р.*

*Почему предполагаемъ, что вычисленный*

Digitized by Google

*номинальный убытокъ казны ежегодно въ 1500 т. въ дѣйствительности сведется на нѣтъ,—на ноль.*

*9) Непосредственныя выгоды населенія края будутъ состоять въ облегченіи и ускореніи внутренняго и торговаго сообщенія, въ развитіи земледѣлія и промышленности; въ появленіи новыхъ кустарныхъ и фабричныхъ промысловъ; въ созданіи и движеніи торговопромышленныхъ дѣлъ для добычи естественныхъ богатствъ Сибири и обработкѣ ихъ на мѣстѣ.*

*Изъ 2250 т. р. издержекъ по эксплоатаціи дороги, по крайней мѣрѣ, 1 мил. руб., уплаченный за личный трудъ, пищевое довольствіе и мѣстные фабрикаты, употребленные дорогой, останется среди мѣстнаго населенія.*

*10) Отъ удешевленія провоза съ 2 р. 50 к. до 75 к. за пудъ получится сбереженіе по 1 р. 75 к. на пудъ, а съ 3 милліоновъ—всего 5250 т., каковая сумма останется всецѣло въ карманѣ населенія.*

*Вотъ нашъ, и думаемъ—и очень многихъ сибиряковъ, взглядъ на вопросъ о постройкѣ у насъ желѣзной дороги.*

Типографія «Сибирскаго Вѣстника».

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Цѣна 25 коп.

Digitized by Google

Цѣна 25 коп.

Digitized by Google

Photomount
Pamphlet
Binder
Gaylord Bros., Inc.
Makers
Stockton, Calif.
PAT. JAN. 21, 1908

YA 080

848840

HE3380
T7K3

THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google